

Biografia pretekstowa, czyli rzecz o książce Zbigniewa Tucholskiego *Profesor Antoni Xsiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2015, ss. 248, il.

Niedawno na półkach księgarskich pojawiła się książka Zbigniewa Tucholskiego *Profesor Antoni Xsiężopolski. Twórca polskiej szkoły budowy lokomotyw*, wydana nakładem wydawnictwa Politechniki Warszawskiej. Na podkreślenie zasługuje staranność edytorska tej pracy, zaopatrzonej w ogromną liczbę fotokopii dokumentów technicznych oraz fotografii. Pod tym względem publikacja ta może uchodzić za wydawnictwo wzorcowe, zwłaszcza jeżeli chodzi o prace z zakresu historii techniki.

Na początku należałoby nieco więcej miejsca poświęcić jej autorowi, ponieważ jest to postać zupełnie wyjątkowa. W środowisku historycznym dr Zbigniew Tucholski jest znany przede wszystkim w gronie badaczy zajmujących się ochroną dziedzictwa technicznego i samą historią techniki, i to już od czasów swoich studiów. Jest autorem nie tylko wielu dobrze ocenianych prac z zakresu dziejów kolejnictwa, ale również opracowań dokumentujących zabytki techniki. Władze konserwatorskie w całym kraju oraz muzea techniki niejednokrotnie sięgają po fachowe ekspertyzy autorstwa dr. Zbigniewa Tucholskiego, kiedy mają problemy z oceną wartości obiektów technicznych o walorach historycznych¹. Obecnie zatrudniony jest on na etacie adiunkta w Instytucie Historii Nauki Polskiej Akademii Nauk².

Zbigniew Tucholski nie tylko wykonuje różnorodną dokumentację konserwatorską, ale również sam prowadzi trudne prace poszukiwawcze, czasami nawet z narażeniem własnego zdrowia. Jego pasja i determinacja w tym zakresie nie zawsze przysparza mu stronników, zwłaszcza kiedy zabiega o ochronę kolejnego zabytku techniki, najczęściej związanego z dziejami kolejnictwa. Nie tylko posiada uprawnienia do prowadzenia lokomotyw, ale przez kilka lat wykonywał zawód maszynisty. Był też wykładowcą na Politechnice Śląskiej, gdzie jako doktor nauk historycznych prowadził zajęcia z zakresu budowy i eksploatacji pojazdów szynowych.

Celem Autora było pokazanie przede wszystkim historii kolejnictwa w Rosji i Polsce przez pryzmat biografii nie tylko samego prof. Antoniego Xsiężopolskiego, ale i innych kluczowych postaci tego środowiska zawodowego. Sygnalizując pewną odmienność rozprawy w stosunku do typowej biografii pretekstowej, mam na myśli to, że autor skoncentrował się przede wszystkim na działalności zawodowej bohatera, marginalnie traktując inne aspekty jego

¹ Dotychczas dr Zbigniew Tucholski sporządził kilkadziesiąt różnego rodzaju fachowych ekspertyz dokumentujących zabytki techniki. Jest też autorem dwóch niewielkich monografii o charakterze inwentaryzacyjnym: *Nasielska kolej wąskotorowa*, Rybnik 2007 (ss. 120) oraz *Kolej leśna Lipa – Biłgoraj 1941–1983*, Zamość 2009 (wraz z Maciejem Kucharskim, ss. 95).

² W czerwcu 2016 r. komisja habilitacyjna rekomendowała Radzie Naukowej Instytutu Historii Nauki PAN nadanie dr. Zbigniewowi Tucholskiemu stopnia doktora habilitowanego.

życia. Brakuje zwłaszcza pogłębionej próby nakreślenia sylwetki psychologicznej Antoniego Xsieżopolskiego. Byłoby to szczególnie interesujące, zważywszy na losy Profesora, który znalazł w sobie siłę, by pracować zarówno dla carskiej, jak i bolszewickiej Rosji oraz dla niepodległej Rzeczypospolitej i Polski Ludowej. Interesujące byłoby poznanie motywacji bohatera biografii. Zbigniew Tucholski w zasadzie ogranicza się do stwierdzenia, że prof. Xsieżopolski to typ technokraty, który raczej nie zastanawiał się nad realiami politycznymi, w jakich przyszło mu funkcjonować.

Uwag na ten temat w żadnym razie nie należy jednak traktować w kategorii zarzutu, a jedynie jako głos czytelnika odczuwającego pewien niedosyt podczas lektury tej bezsprzecznie wartościowej publikacji. Każdy autor ma suwerenne prawo do sformułowania własnego obszaru badawczego i z prawa tego korzysta Zbigniew Tucholski. Podjął się on opracowania biografii skoncentrowanej na aktywności zawodowej prof. Antoniego Xsieżopolskiego oraz jego środowiska i z tego zadania się wywiązał.

Należy się zgodzić ze Zbigniewem Tucholskim, że w polskiej historiografii dominują pozycje pokazujące osiągnięcia polskich inżynierów zazwyczaj w oderwaniu od ich biografii. Dzieje się tak zapewne dlatego, że autorami tych opracowań często są inżynierowie, z deficytami umiejętności prowadzenia typowych badań historycznych. Z kolei historyków od tych tematów odstrasza konieczność dysponowania fachową wiedzą techniczną. Tymczasem Zbigniew Tucholski z równą swobodą porusza się w obu wymienionych obszarach. Przyniosło to bardzo wymierne, pozytywne rezultaty.

Biografistyka w ogóle nie należy do łatwych gatunków pisarstwa historycznego i to z wielu powodów, m.in. konieczności sprawnego poruszania się w wielu okresach historycznych. W przypadku biografii Xsieżopolskiego przynajmniej trzech – do zakończenia I wojny światowej, lata II Rzeczypospolitej oraz dzieje po 1945 r. Komplikacje często niesie z sobą także deficyt materiałów źródłowych poświęconych jednemu człowiekowi oraz ich rozproszenie i fragmentaryczność. Zbigniew Tucholski był w tym przypadku tylko w nieco lepszej sytuacji, ponieważ dysponował archiwum rodzinnym Profesora, udostępnionym przez jego wnuczkę. Musiał natomiast prowadzić kwerendy na terenie Rosji, co zazwyczaj jest dodatkowym utrudnieniem.

Baza źródłowa monografii prezentuje się bardzo solidnie. Autor przeprowadził rozległe kwerendy archiwalne w wielu instytucjach, głównie o charakterze naukowym. Wykorzystał również szeroki zestaw różnorodnych materiałów drukowanych, w tym akta normatywne. Przed szczególnie trudnym zadaniem stał w przypadku okresu międzywojennego, ponieważ ogromna część potencjalnie użytecznych dla badacza materiałów uległa zniszczeniu w latach II wojny światowej. W przewodzie habilitacyjnym pojawił się zarzut pominięcia materiałów Centralnego Archiwum Wojskowego. Chodzi przede wszystkim o akta Sekretariatu Obrony Rzeczypospolitej (SEKOR) oraz Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych³. Instytucje te wykazywały, zwłaszcza w ostatnich latach

³ Maszynopis recenzji dr. hab. Józefa Piłatowicza w posiadaniu autora recenzji.

II RP, ogromne zainteresowanie sprawami gospodarki, w tym także komunikacji. Trzeba jednak pamiętać, że w okresie kiedy przygotowywana była ta książka Centralne Archiwum Wojskowe pozostawało niedostępne dla badaczy. Z pewnością należało to jednak zaznaczyć we wstępie.

Kariera zawodowa prof. Antoniego Xsiężopolskiego stała się dla Zbigniewa Tucholskiego pretekstem do pokazania całego środowiska polskich inżynierów związanych z kolejnictwem w carskiej Rosji, II Rzeczypospolitej i w początkach Polski Ludowej. To z pewnością jeden z ważniejszych atutów tej pracy. Szereg nowych ustaleń i wartościowych konkluzji przynosi część książki dotycząca pierwszego etapu kariery zawodowej. Należy się zgodzić z autorem, że Xsiężopolski jako współpracownik Ministerstwa Komunikacji był jednym z pionierów nowoczesnej techniki kolejowej w carskiej Rosji. Wdrożył do eksploatacji wiele rozwiązań i nowych typów taboru kolejowego własnej konstrukcji. Jemu przypisać należy wprowadzenie i upowszechnienie zwyczaju opalania parowozów mazutem, odpowiadał także za dostosowanie części rosyjskiej infrastruktury kolejowej do tego rodzaju paliwa. Jako konsultant ministerstwa współdecydował o zakupie zagranicą wielu nowych typów lokomotyw. Pracował też nad ich udoskonaleniem, co umożliwiała optymalne wykorzystanie tego taboru na liniach rosyjskich. Dwuznacznie natomiast można oceniać rolę przyszłego profesora Politechniki Warszawskiej w konstruowaniu i wdrażaniu do eksploatacji nowych wagonów więziennych dla kolei rosyjskich. Autor nie sygnalizuje, by jego bohater odczuwał z tego powodu jakiś dyskomfort, chociaż z pewnością musiał mieć świadomość, że tymi wagonami przewożeni są w głąb Rosji także polscy zesłańcy. Niemal od początku Xsiężopolski łączył działalność praktyczną z pracą naukowo-dydaktyczną w Katedrze Parowozów Instytutu Technologicznego w Petersburgu. Zbigniew Tucholski zwraca jednak uwagę, że jego bohater był zawsze bardziej praktykiem niż autorem nowatorskich publikacji.

Autor podjął również udaną próbę pokazania całego środowiska polskich konstruktorów pracujących na rzecz rozwoju rosyjskiej szkoły budowy taboru kolejowego. Skrótowo zanalizował dokonania zawodowe najwybitniejszych przedstawicieli polskiej myśli inżynierskiej w carskiej Rosji. Wiele z tych osób, podobnie jak Xsiężopolski, zaangażowanych było także w rozwój polskiego kolejnictwa w II Rzeczypospolitej. W tym zakresie książka znacząco wzbogaca naszą wiedzę na ten temat, ponieważ jak dotąd zagadnienie roli polskich inżynierów w rozwoju rosyjskiego kolejnictwa do wybuchu I wojny światowej nie było szerzej podejmowane w badaniach naukowych.

Zbigniew Tucholski omawia epizod związany z pracą swojego bohatera na rzecz władz bolszewickich. Sugeruje, że było to wymuszone brakiem zgody na wyjazd Xsiężopolskiego do Polski, gdzie przebywała już jego rodzina. Jak się okazuje, mimo frazeologii klasowej nowy reżim nie miał początkowo oporów i chętnie angażował carskich inżynierów w odbudowę sowieckiego systemu kolejowego. Nie do końca jednak przekonuje wywód na temat przyczyn pozostawania bohatera biografii w bolszewickiej Rosji. Do Polski Antoni Xsiężopolski powrócił po podpisaniu traktatu ryskiego. Podzielał natomiast poglądy

Zbigniewa Tucholskiego, że powrót do ojczyzny najprawdopodobniej uratował inżynierowi życie.

Rozważania na temat wkładu Antoniego Xsieżopolskiego w rozwój polskiego kolejnictwa w II Rzeczypospolitej Autor rozpoczyna od wyczerpującego pokazania katastrofalnego stanu infrastruktury kolejowej bezpośrednio po zakończeniu Wielkiej Wojny. Wskazuje przekonująco, że Profesor odegrał istotną rolę w wypracowaniu strategii rozwoju tej dziedziny gospodarki. Jak trafnie dowodzi, początkowo opierała się ona na transferze technologii i wiedzy naukowej. W tym okresie tabor kolejowy budowano przede wszystkim na podstawie dokumentacji odziedziczonej po państwach zaborczych i rozwiązań zagranicznych. Dopiero z czasem ukształtowała się polska szkoła budowy lokomotyw i innych elementów taboru kolejowego, bazująca na własnej myśli naukowo-technicznej. Zdaniem Zbigniewa Tucholskiego istotną rolę w tym dziele należy przypisać ówczesnemu profesorowi Politechniki Warszawskiej Antoniemu Xsieżopolskiemu. Wypracowana przy jego współudziale strategia rozwoju była optymalnie dostosowana do wewnętrznych realiów gospodarczych. Jej zasadniczym celem była modernizacja wypracowanych wcześniej na świecie rozwiązań i dostosowanie ich do polskiej specyfiki, a dopiero później tworzenie własnych, oryginalnych konstrukcji. Ze względu na duże zróżnicowanie przejętego po zaborcach taboru kolejowego prof. Xsieżopolski opowiadał się za takimi rozwiązaniami, które prowadziły do maksymalnej standaryzacji wykorzystywanego i produkowanego taboru kolejowego.

Antoni Xsieżopolski był przede wszystkim praktykiem oraz znakomitym pedagogiem, który współuczestniczył w wykształceniu ponad 100 polskich konstruktorów taboru kolejowego. Odegrali oni znamienitą rolę w unowocześnieniu Polskich Kolei Państwowych tamtego czasu. Te bardzo obiecujące tendencje przerwał niestety wybuch II wojny światowej. Jak zauważa Zbigniew Tucholski, inżynierowie wykształceni w II RP odznaczeni się bardzo wysokim morale, służba ojczyźnie przez budowanie jej potencjału technicznego i gospodarczego była dla nich wartością nadrzędną.

Autor pokazuje plejadę wybitnych polskich inżynierów związanych z polską szkołą budowy taboru kolejowego i ich dokonania. W końcu lat 30. uczniowie Xsieżopolskiego samodzielnie konstruowali nowoczesne polskie lokomotywy, jak choćby parowozy serii Pt31 i Pm36.

Oczywiście jeszcze przed opublikowaniem recenzowanej książki wiedzieliśmy sporo na temat polskiego kolejnictwa w okresie międzywojennym oraz dynamiki jego rozwoju, jednak biografia Antoniego Xsieżopolskiego bardzo znacząco tę wiedzę uzupełniła o nowe, ważne ustalenia.

Równie wiele nowego materiału faktograficznego oraz trafnych konkluzji przynosi część dotycząca działalności bohatera biografii w realiach Polski po 1945 r. Mimo sędziwego wieku prof. Xsieżopolski włączył się w odbudowę polskiego kolejnictwa. Choć marnie opłacany i pozbawiony przez nowe władze części przedwojennego majątku, z równą jak poprzednio energią, co może zaskakiwać, zaangażował się w prace na rzecz Ministerstwa Komunikacji i polskiego przemysłu produkującego tabor kolejowy. Nawet jako zaawansowany

wiekem osiemdziesięciolatek często wizytował fabryki Hipolita Cegielskiego w Poznaniu, chrzanowski „Fablok” i inne przedsiębiorstwa pracujące na rzecz kolejnictwa. Niemal do ostatnich chwil życia pozostawał aktywny zawodowo.

Kiedy po raz pierwszy sięgnąłem po biografię poświęconą postaci Antoniego Xsieżopolskiego i zapoznałem się ze spisem treści, miałem wiele wątpliwości co do decyzji Autora, aby całość spraw dotyczących życia osobistego Profesora ująć w formie oddzielnego, niejako podsumowującego rozdziału. Zazwyczaj tego rodzaju kwestie bywają wplecione w bieżącą narrację. Jednak po przeczytaniu książki doceniłem zastosowaną koncepcję. Dzięki niej udało się bowiem wyeksponować tragedię losów polskiego inteligenta, inżyniera pierwszej połowy XX w. W innych realiach ktoś taki jak profesor Xsieżopolski – w swojej dziedzinie specjalista światowej klasy, inżynier, konstruktor i nauczyciel akademicki – zapewniłby sobie oraz własnej rodzinie dostatek, a nawet znaczący majątek. Tymczasem w polskich realiach u schyłku życia pozostawał osobą niezamożną, a nawet borykał się z elementarnymi niedostatkami materialnymi.

Podsumowując, należy podkreślić, że na rynku księgarskim pojawiła się bardzo interesująca praca, w jakiś sensie wyznaczająca nowe kierunki w biografistyce pretekstowej, skoncentrowanej na aktywności zawodowej bohatera.

Jan Kęsik
Uniwersytet Wrocławski